IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 6)**

z dnia 7 marca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 6)

7 marca 2023 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Mariusza Trepki (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, oraz posła **Aleksandra Mrówczyńskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat poprawy bezpieczeństwa na kolei – nowatorskie systemy ostrzegania o pojazdach w świetle obecnie obowiązujących przepisów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mirosław Skubiszyński** wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości w osobach: pana ministra Andrzeja Bittela, zastępcy dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, pana Tomasza Rurki, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa MI, pana Macieja Sofińskiego, wiceprezesa zarządu PKP PLK SA, pana Mirosława Skubiszyńskiego, dyrektora biura bezpieczeństwa PKP PLK SA, pana Włodzimierza Kiełczyńskiego. Witam pana prezesa UTK, Ignacego Górę, wiceprezesa, Kamila Wilde i głównego specjalistę w Departamencie Infrastruktury NIK, Szymona Tyburskiego. Jest pan? Dzień dobry. Brakuje nam jednej osoby do kworum, ale mamy dzisiaj prezentację i myślę, że nie jest to przeszkodą.

W związku z tym zgodnie z przedstawionym porządkiem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat poprawy bezpieczeństwa na kolei – nowatorskie systemy ostrzegania o pojazdach w świetle obecnie obowiązujących przepisów. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. W pierwszych słowach chciałbym serdecznie podziękować panu ministrowi i wszystkim gościom za prezentację, którą jako parlamentarzyści i posłowie mamy na swoich mailach. Chciałem pochwalić się i podziękować za to, że dzięki współpracy PKP PLK od dzisiaj zamknięty jest przejazd kolejowy w moim okręgu: Myszków Nowa Wieś. Buduje się wiadukt, tak że bardzo się z tego cieszę. Będzie to służyło kierowcom, którzy poruszają się w tym rejonie: i miejscowym, i tym, którzy będą przejeżdżać okazyjnie.

Nie przedłużając, panie ministrze, proszę o przedstawienie prezentacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, powiem trzy zdania wstępu, a potem pan dyrektor i pan naczelnik przedstawią prezentację.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ewentualnie później parę zdań powie pan prezes Kamil Wilde, jeśli uzna, że należy coś dodać. Od razu przeproszę, bo mam dzisiaj bardzo napięty harmonogram. Oddalę się do innych obowiązków, zostawiając państwa posłów w najlepszych możliwych rękach.

Na wstępie powiem tylko, że poprawa bezpieczeństwa na kolei to jeden z najważniejszych priorytetów, jeśli nie najważniejszy, w działaniu Ministerstwa Infrastruktury w części dotyczącej kolei. Wyłącznie transport kolejowy, który będzie oparty na najwyższym standardzie bezpieczeństwa, będzie transportem skutecznym, efektywnym i przewidywalnym. Wszystkie działania, które są związane z realizowaniem inwestycji kolejowych, choćby takie, o których wspomniał pan przewodniczący: eliminacja przejazdów w poziomie szyn, zastępowanie ich przejazdami bezkolizyjnymi czy modernizacja infrastruktury, zawsze oparte są o najlepsze z możliwych rozwiązań w zakresie systemu bezpieczeństwa sterowania ruchem. To wszystkie prace utrzymaniowe. To tabor, który jest kupowany i modernizowany.

Głównym, podstawowym celem jest podnoszenie parametrów związanych z bezpieczeństwem. Dzięki temu od lat poprawiają się wskaźniki bezpieczeństwa, a to oznacza, że spada liczba zdarzeń, które są rejestrowane w ramach tej statystyki. To jest też dowód na to, że ta polityka i te działania, które prowadzimy wspólnie, bardzo szeroko z Urzędem Transportu Kolejowego jako krajową władzą bezpieczeństwa kolejowego, niezależnym regulatorem, z PKP PLK, ze spółkami związanymi z PKP SA, z przewoźnikami kolejowymi, zarówno pasażerskimi, jak i towarowymi, również we współpracy ze służbami państwowymi podległymi innym ministerstwom, czyli państwową Policją, z inspekcją transportu drogowego, z naszymi kolegami zajmującymi się kwestiami drogowymi, oczywiście ze Strażą Pożarną czy ze służbami zajmującymi się sprawiedliwością, czyli wymiarem sprawiedliwości, prokuratorami, wszystkie te działania są po to, żeby w jak największym stopniu zapewniać, poprawiać, wzmacniać bezpieczeństwo. O tym dzisiaj opowiemy w krótkiej prezentacji, oczywiście w pewnym wycinku działań związanych z tym szerokim planem.

Dziękuję bardzo. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, będzie prezentacja i dalej tak, jak powiedziałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję panu ministrowi.

Bardzo proszę o przedstawienie prezentacji.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Rurka:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, rzeczywiście jest tak, jak powiedział pan minister. Jeżeli chcemy mówić o bezpieczeństwie na kolei, żebyśmy mogli dążyć do cały czas oczekiwanego przez nas poziomu, bo przecież jest tak, że stale podnosimy wymagania dotyczące bezpieczeństwa… Trzeba powiedzieć, że wskaźniki, które w jakiś sposób mierzą nam poziom bezpieczeństwa, pokazują, że jest lepiej, natomiast nawet jeżeli byłoby tak, że cały czas tylko w ułamkowym stopniu mielibyśmy jakieś wątpliwości na poziomie związanym z bezpieczeństwem, to stale powinniśmy dążyć do pewnej doskonałości.

Tak naprawdę, żeby to bezpieczeństwo zapewnić, potrzebne jest szerokie zrozumienie wszystkich uczestników rynku kolejowego, oczywiście począwszy od zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych, zarówno pasażerskich, jak i towarowych, poprzez instytucje, które tego bezpieczeństwa pilnują, w tym oczywiście prezesa UTK. Potrzebne są odpowiednie działania po stronie resortu transportu, a także innych organizacji i innych instytucji na szczeblu państwowym, które mają jakikolwiek wkład w to, żeby bezpieczeństwo było na takim poziomie, na jakim byśmy chcieli.

Schodząc po tej drabinie trochę niżej, rzeczywiście jest tak, że już w obszarze samej instytucjonalności w zakresie kolejowym, czy jest to UTK, czy jest to MI, podejmujemy działania, żeby utrzymać to bezpieczeństwo na pożądanym poziomie. Są to działania komplementarne, są to działania związane z wdrożeniem legislacji unijnej w zakresie IV pakietu kolejowego części technicznej, są to działania związane z pewnymi kompetencjami, które uzyskał prezes UTK, co pan prezes bardzo fajnie przedstawiał w prezentacji, która miała miejsce parę tygodni temu, jeśli chodzi o Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, bo to też ma znaczny wpływ na poziom bezpieczeństwa, jeśli chodzi o ruch kolejowy. To są działania związane z wdrożeniem systemów na kolei, które prowadzą pociąg. Mówimy o systemach ERTMS-owych, ETCS-owych. To jest szeroko rozumiana świadomość tych, którzy pracują w tych przedsiębiorstwach zgodnie z tymi systemami i postępują zgodnie ze specjalnymi instrukcjami.

Tutaj dochodzimy do naszej prezentacji, gdzie możemy powiedzieć, że z tego, co dzieje się na kolei, staramy się robić wszystko to, co możemy, żeby utrzymać bezpieczeństwo. Na styku ze sferą kolejową jest jeszcze inny obszar, mianowicie taki obszar, gdzie sieć kolejowa, na której staramy się nad tym bezpieczeństwem pracować, przecina się z inną infrastrukturą, w tym przypadku z infrastrukturą drogową, czyli mamy tzw. typowe przejazdy kolejowo-drogowe.

Teraz przechodzę już do naszej prezentacji. Jeśli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe, dzisiaj mamy sześć kategorii przejazdów. W prezentacji zostały przez nas pokazane jako cztery, bo one są najbardziej istotne dla naszej prezentacji, czyli są to przejazdy kategorii A, B, C oraz D. Oczywiście każda z kategorii oznacza, w jaki sposób przejazd jest „uzbrojony" od strony kolei po to, żeby ostrzegać i zabezpieczyć tych, którzy przez ten przejazd chcą pokonać linię kolejową.

Kat. A to jest taka kategoria przejazdów, gdzie ruch drogowy jest kierowany przez pracowników, którzy pilnują tego przejazdu. Oczywiście posiadają oni odpowiednie kwalifikacje i przy pomocy sygnałów ręcznych albo różnych systemów i urządzeń wpuszczają ruch albo go zamykają. Kat. B to jest taka kategoria przejazdów, gdzie ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, czyli oprócz tego będzie on wyposażony w sygnalizatory drogowe, w rogatki zamykające ruch drogowy. System ten będzie odpowiadał za to, w jaki sposób odbywa się ruch na przejeździe. Kat. C to jest oczywiście ruch drogowy kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe plus tzw. krzyż św. Andrzeja. Kat. D to przejazdy, które nie są wyposażone w takie systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu. Oznakowane są krzyżem św. Andrzeja i w zależności od widoczności dodatkowo znakiem drogowym STOP.

Są jeszcze dwie kategorie, E i F, ale myślę, że nasza prezentacja nie powinna być skupiona na tych przejazdach, bo są to przejazdy, które mają bardziej indywidualny charakter. Są one dedykowane dla konkretnych osób bądź grupy osób, tak jak przejazdy kat. F, które są dedykowane, np. na podstawie umowy, którą PLK zawiązuje z rolnikiem, który ma swoją rolę po dwóch stronach linii kolejowej. Jest to przejazd, z którego tylko on korzysta, który najczęściej jest zamykany na kłódkę. Dostęp do tego przejazdu ma tylko osoba, która podpisała umowę z zarządcą infrastruktury i przejeżdża przez ten przejazd.

Jak to z tymi przejazdami jest, jeżeli chodzi o liczbę przejazdów? Mamy tych przejazdów następujące wielkości. Kat. A mamy ponad 2000, kat. B mamy 1510, kat. C mamy 1600 przejazdów. Grupa najbardziej wśród przejazdów dominująca to przejazdy kat. D. Jest ich 5461, czyli tak naprawdę stanowią one największy udział procentowy w grupie przejazdów, jaką mamy na terenie infrastruktury kolejowej w naszym kraju.

Co się teraz dzieje na tych przejazdach? Jeżeli popatrzymy na wypadkowość na tych przejazdach, okazuje się, że największą wypadkowość mamy na przejazdach kat. D. Takich zdarzeń w 2022 r. odnotowaliśmy 101. Jest to spadek w porównaniu do 2021 r., kiedy było ich 142. Cóż, z czystych, matematycznych danych wynika, że do największej liczby wypadków dochodzi na przejazdach kolejowo-drogowych. Zdecydowana większość tych zdarzeń wynika z nieostrożności kierowców. Trzeba podkreślić i jasno powiedzieć, że do tych zdarzeń dochodzi z winy kołowych użytkowników dróg. Polega to przede wszystkim na nieprzestrzeganiu obowiązujących przepisów prawa, które mówią, jak

przejazd należy pokonywać, na niestosowaniu się do znaków i na niezachowaniu zasad bezpieczeństwa.

W związku z tym nie ukrywam, że jednym z zadań, które sobie wyznaczyliśmy, jest położenie nacisku na ten obszar. Taki postawiliśmy sobie cel: zwiększenie bezpieczeństwa i minimalizacja liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. W ministerstwie powstał zespół zadaniowy, który monitoruje poziom bezpieczeństwa i zdarzeń m.in. również na tych przejazdach. Będziemy pracowali nad rozwiązaniami, których celem jest zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, a ponieważ na rynku pojawiło się kilka systemów, które mogłyby wspomagać to, co dzieje się na przejazdach, zaczęliśmy zastanawiać się, w jaki sposób można byłoby wykorzystać funkcjonalność tych systemów do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach. Systemy te mają dwie podstawowe funkcjonalności. Ostrzegają kierowców o zbliżaniu się do przejazdu poprzez podświetlanie znaków drogowych oraz monitorują przestrzeganie przez kierowców przepisów, np. identyfikują niezatrzymanie się przed znakiem STOP czy przekroczenie dozwolonej prędkości.

Wiem, że dzisiaj moglibyśmy powiedzieć, że najlepszym i najskuteczniejszym rozwiązaniem byłaby budowa skrzyżowań wielopoziomowych, bo one kompleksowo rozwiązują ten problem. Tak też narodowy zarządca infrastruktury stara się robić tam, gdzie się da. A gdzie się da? Da się tam, gdzie ukształtowanie i uwarunkowanie terenu pozwala na zbudowanie takiego wiaduktu albo tunelu, i tam, gdzie uwarunkowania finansowe pozwalają na budowanie i wznoszenie tego typu obiektów, bo rzeczywiście czasami jest tak, że 300-metrowy wiadukt to koszt nawet 300 mln zł. W związku z tym to, co mamy w jakiejś alokacji finansowej, jeśli chodzi w ogóle o budowę linii na terenie naszego kraju, musi być racjonalnie zagospodarowane na dane projekty inwestycyjne, w ramach których uwzględniamy takie, a nie inne rozwiązania techniczno-budowlane.

Teraz może przeszlibyśmy do systemów, które są w tej chwili testowane na infrastrukturze kolejowej. Pierwszy z systemów, który miałby wspomagać kierowców na przejazdach kat. D – bo tak trzeba powiedzieć: są to systemy, które mają wspomagać kierowców – to system o nazwie SafeCross. System ten ostrzega kierowców o zbliżaniu się do przejazdu. Oprócz tego rejestruje zachowania pojazdu na przejeździe kolejowym, w tym monitoruje przestrzeganie prawa o ruchu drogowym. System ten ma także analizować zdarzenia na przejeździe poprzez zastosowanie w nim modułu sztucznej inteligencji, który wykrywa, klasyfikuje i raportuje te zdarzenia, np. brak zatrzymania się pojazdu przed przejazdem kolejowo-drogowym. W tej chwili jest on testowany na dwóch przejazdach kolejowych PKP PLK SA. Są to przejazdy na linii kolejowej nr 139: w miejscowości Piaski i w miejscowości Milówka. Na załączonych zdjęciach możemy zobaczyć, jak ten system się prezentuje.

Kolejny system to system poprawy widoczności przejazdu od strony drogi, który nosi nazwę SPW-1M. Jest to system, który ostrzega kierowców i pieszych o zbliżaniu się przejazdu kat. D, a nie o nadjeżdżającym pociągu. System działa w ten sposób, że urządzenie bada przede wszystkim prędkość pojazdu, który zbliża się do przejazdu kolejowo-drogowego, i w zależności od prędkości w różny sposób podaje sygnał świetlny o różnych natężeniu, tzn. im szybciej samochód zbliża się do przejazdu, tym mocniejszy jest sygnał podawany przez urządzenie i tym bardziej rzuca się w oczy kierowcy tak, że ma się zatrzymać. Działanie systemu jest oczywiście uruchamiane poprzez fotokomórki, które są zainstalowane znacznie wcześniej. One widzą pojazd zbliżający się do przejazdu kolejowo-drogowego. Obecnie system ten jest testowany na jednym przejeździe Polskich Linii Kolejowych.

Mamy jeszcze grafikę. Wygląda to w ten sposób. Jak widać, sygnał ostrzegawczy informuje kierowcę o tym, żeby się rozejrzał. Co jest istotne, jeśli chodzi o ten system? Ten system nie jest włączony wtedy, kiedy nadjeżdża pociąg, tylko informuje kierowcę o tym, że zbliża się do przecięcia z infrastrukturą kolejową. Niezależnie od tego, czy tam będzie ruch pociągów, czy nie, kierowca będzie informowany o tym, że taka sytuacja ma miejsce i że ma zachować odpowiednie warunki ostrożności.

Kolejny system to system ProTV. Działanie tego systemu, tak jak pozostałych systemów, opiera się na monitorowaniu, wykrywaniu i rejestrowaniu wykroczeń. Następnie

dane te są akumulowane i przekazywane do tych instytucji, które ewentualnie na późniejszym etapie gwarantowałyby nieuchronność kary.

Trzeba powiedzieć o tym, że te systemy mają powodzenie działania w momencie, w którym dojdzie do zarejestrowania przez nie sytuacji, które w pewien sposób uznalibyśmy za patologiczne, jeśli chodzi o zachowania na drodze. Następnie raport z takiego zachowania byłby przekazywany w postaci dokumentu, który mówi o takim zdarzeniu. Na tej podstawie zapewne byłoby prowadzone postępowanie, którego konsekwencją byłoby ukaranie kierowcy za popełnienie wykroczenia w ruchu drogowym, bo nieuchronność kary gwarantuje, że kierowcy popełniają zdecydowanie mniej wykroczeń. To zresztą widać, bo ze wstępnych analiz PLK, jeśli chodzi o eksploatację tych systemów, wynika, że po ich zainstalowaniu na tych przejazdach w dużej mierze spadła ilość sytuacji, w których przejazdy były przekraczane w niedozwolony sposób, ponieważ kierowcy zauważyli, że na tym przejeździe coś się dzieje i automatycznie uznali, że ponieważ mogą mieć z tego powodu jakieś problemy w przyszłości, zaczną zachowywać się na przejeździe w sposób trochę bardziej odpowiedzialny.

Systemy ProTV są akurat zainstalowane na przejazdach Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei. Wygląda to w ten sposób. Jak państwo widzą, są założone dwie kamery, które stale monitorują i czuwają nad tym, co się na tym przejeździe dzieje.

Jak przyjrzymy się temu, w jaki sposób możemy doposażyć czy bardziej uzbroić te przejazdy, to musimy jeszcze zastanowić się, jakie otoczenie prawne i jakie elementy chcielibyśmy jeszcze wprowadzić, jeśli chodzi o dokumenty systemowe, żeby cały ten system nam zafunkcjonował. Oprócz tego, że system funkcjonuje, musimy jeszcze troszeczkę popracować nad przepisami prawa, a te zmiany przepisów prawa będą również miały wpływ na warunki techniczne, budowę i eksploatację tego typu urządzeń.

Aktualnie prowadzimy prace związane z rozszerzeniem uprawnień generalnej inspekcji transportu drogowego o możliwość posługiwania się urządzeniami rejestrującymi na przejazdach kolejowo-drogowych i nakładania kar za fakt niezatrzymania się przed znakiem STOP. Weryfikujemy też procedury nakładania kar przez GITD pod kątem możliwości i zasadności ich stosowania do wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych ze szczególnym uwzględnieniem ich spodziewanej dużej liczby. Zastanawiamy się na określaniem warunków technicznych lokalizacji i legalizacji urządzeń rejestrujących stosowanych na przejazdach. Żeby miały one pewną wartość dowodową w późniejszych postępowaniach, muszą mieć odpowiedni poziom legalizacji, żeby po zarejestrowaniu przez takie urządzenie wykroczenia nikt nie próbował w postępowaniu udowodnić, że urządzenie to nie ma wymaganej homologacji i nie stanowi podstawy ani żadnej wartości dowodowej w jakimś postępowaniu o naruszenie.

Mówimy też o wprowadzeniu oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia monitorujące. Mówimy o modyfikacji zasad oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych kat. D znakiem STOP w zależności od warunków, jakie będą musiały być spełnione.

W aktualnie prowadzonych działaniach legislacyjnych związanych ze zmianą części aktów wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym, które trwają w Ministerstwie Infrastruktury, w tej chwili prowadzimy proces zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami. W tej chwili pracujemy nad przepisami związanymi z obligatoryjnym stosowaniem na przejazdach kat. B zabezpieczeń uniemożliwiających objazd zamkniętej rogatki poprzez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów. Przepisy przewidują wprowadzenie możliwości stosowania na przejazdach kolejowo-drogowych nowoczesnych rozwiązań pozwalających na wykrywanie przeszkód na przejeździe poprzez stosowanie pętli indukcyjnych. Być może kiedyś to państwo zauważyli. Są to nacięte w nawierzchni asfaltowej, zazwyczaj w kształcie prostokąta albo czegoś zbliżonego do prostokąta, paski w asfalcie. To są właśnie pętle indukcyjne.

Kolejnymi urządzeniami są urządzenia oparte o system radarowy obrazowania termicznego w podczerwieni i czujników ultradźwiękowych po to, żeby w jakiś sposób sprzęgnąć te urządzenia z lokalnymi centrami sterowania ruchem w PLK. Gdyby okazało się, że na danym przejeździe takie urządzenie wykryłoby, że znajduje się pojazd,

a zbliżałby się do tego pojazdu np. pociąg, wtedy informacja, która dotarłaby z tego przejazdu do lokalnego centrum sterowania ruchem, byłaby podstawą do tego, żeby np. dyżurny ruchu pomyślał za tego kierowcę i pociąg zatrzymał. To oczywiście byłoby w zależności od decyzji dyżurnego, ale taki sygnał w infrastrukturze kolejowej byłby odnotowany i taka decyzyjność, czyli drugi wentyl bezpieczeństwa, byłaby po stronie personelu kolejowego, żeby ewentualnie wstrzymać pociąg. Chcielibyśmy też umożliwić zarządcy drogi dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami lub tablicami o zmiennej treści, zastosowanie linii spowalniających i progów zwalniających.

Aktualnie trwają prace nad tym rozporządzeniem. Jesteśmy w trakcie konsultacji międzyresortowych. Nie ukrywam, że spłynęło dosyć sporo uwag i w tej chwili jesteśmy w trakcie rozpatrywania tych uwag.

Dziękując za uwagę, tak jak mówię, chciałbym podkreślić, że myślę, że bezpieczeństwo na przejazdach to odpowiedzialność nas wszystkich. Po stronie kolei staramy się zrobić naprawdę dużo. Mam nadzieję, że to widać, bo w różnych aspektach i w naszym kompleksowym podejściu staramy się poprawiać bezpieczeństwo i coraz bardziej rozwiązywać ten problem. Myślę natomiast, że urządzenia, którymi uzbroilibyśmy przejazdy, mają odgrywać rolę w świadomości użytkowników dróg. Jeżeli okazuje się, że kierowca gdzieś przekraczając ten przejazd, o czymś zapomni, to przynajmniej w dużym stopniu – mamy taką nadzieję – urządzenie to będzie mu przypominać o tym, że zbliża się do przejazdu. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Przystępujemy do dyskusji. Otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Nie widzę, wobec tego pozwolę sobie zabrać głos.

Szanowni panowie dyrektorzy i prezesi, mówimy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowych. Chciałbym wspomnieć, może nie z nazwy, jeden przejazd, na którym wcześniej był znak STOP z sygnalizacją świetlną, po czym zastąpiono to rogatkami z sygnalizacją świetlną, a w międzyczasie wzdłuż drogi wojewódzkiej gmina wybudowała ścieżkę pieszo-rowerową. Pytanie. Rowerzyści, którzy jadą ścieżką pieszo-rowerową, nie są objęci rogatkami. Zatrzymują się, widząc światła, natomiast przeprowadzają rower przez jezdnię, bo dalej biegną tory, a potem wracają na ścieżkę pieszo-rowerową.

Próbowałem podjąć ten temat z gminą. Gmina twierdzi, że najpierw były działania PKP PLK, a potem działania ścieżki pieszo-rowerowej. Wydaje mi się, że ten temat można byłoby zrealizować przy współdziałaniu z gminą, budując tzw. szlaban, obejmujący też ścieżkę pieszo-rowerową. Temat ciągnie się już od 2 lat. Jest wielka prośba podkomisji. Podejdę, żeby na poprawę bezpieczeństwa… Być może PKP PLK weźmie to na siebie, a być może zrobi to przy współdziałaniu z samorządem. Nie widzę tutaj do końca dobrej woli ze strony samorządu, więc jako poseł podejmuję ten temat.

Widzę, że jest kiwanie głową. Bardzo proszę. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Tomasz Rurka:

Oczywiście zweryfikujemy tę informację. Zakładam, że mamy wybudowaną drogę, na której zostały położone rogatki, a w późniejszym etapie mamy kolejną inwestycję, która zapewne była prowadzona przez gminę. Była budowa ścieżki i zakładam, że parametryzacja tej budowy ścieżki, jeśli chodzi o rozwiązanie projektowe, z jakichś względów – być może tak być nie powinno – nie zakładała objęcia rogatkami całości, tzn. właściwej osi drogi, która wcześniej została wybudowana wraz z dobudowaną do niej ścieżką. Zakładam, że to drugie zamierzenie inwestycyjne było doklejone, dobudowane. Rozumiem, że mamy sytuację taką, że rowerzyści jadą po ścieżce, zatrzymują się, szlaban się otwiera, wchodzą na drogę, przejeżdżają pod szlabanem i wracają na ścieżkę.

Przewodniczący poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Zachowują się różnie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Tomasz Rurka:

Jasne. Dobrze. Sprawdzimy. Czy jest to linia nr 211?

Przewodniczący poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

To, czy jest to linia nr 211, powiem po posiedzeniu podkomisji.

Zastępca dyrektora departamentu MI Tomasz Rurka:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Kontynuując ten temat, tam jest problem, kto był pierwszy… Inaczej: kto był drugi, czy najpierw powstały rogatki, czy najpierw powstała ścieżka pieszo-rowerowa. Nie chciałbym tego problemu rozstrzygać, dla mnie istotą jest poprawienie bezpieczeństwa. To jest bardzo ważne.

Skoro nie ma głosów, szanowni państwo, bardzo dziękuję za dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Wszak jesteśmy po to, żebyśmy czuli się bezpieczniej. Zdarza się, iż dochodzi także do wypadków śmiertelnych. Dziwimy się, dlaczego jest tak przy takiej sygnalizacji. Błąd ludzki? Stąd ta poprawa. Pewnie nie do końca da się to poprawić, bo za tym stoi człowiek, ale dziękuję za to, że robicie państwo wszystko, aby na przejazdach kolejowych było jak najbezpieczniej. Jak powiedział kolega przewodniczący na wstępie naszego spotkania, w wielu miejscach przejazd kolejowy będzie bezkolizyjny, za co też bardzo dziękujemy.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie podkomisji.